



**You have downloaded a document from
RE-BUS
repository of the University of Silesia in Katowice**

Title: Niezastosowanie się do znaku lub sygnału drogowego – analiza art. 92 k.w.

Author: Michał Hübner, Piotr Czech, Jacek Barcik

Citation style: Hübner Michał, Czech Piotr, Barcik Jacek. (2012).
Niezastosowanie się do znaku lub sygnału drogowego – analiza art. 92 k.w.
„Scientific Journal of Silesian University of Technology. Series Transport”
(Vol. 74, 2012, s. 37-42)



Uznanie autorstwa - Licencja ta pozwala na kopiowanie, zmienianie, rozprowadzanie, przedstawianie i wykonywanie utworu jedynie pod warunkiem oznaczenia autorstwa.



UNIWERSYTET ŚLĄSKI
W KATOWICACH



Biblioteka
Uniwersytetu Śląskiego



Ministerstwo Nauki
i Szkolnictwa Wyższego

Michał HÜBNER, Piotr CZECH, Jacek BARCIK

NIEZASTOSOWANIE SIĘ DO ZNAKU LUB SYGNAŁU DROGOWEGO – ANALIZA ART. 92 K.W.

Streszczenie. Rozdział XI Kodeksu wykroczeń z dnia 20 maja 1971 roku [8], noszący tytuł „Wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu i porządkowi w komunikacji”, dotyczy czynów zabronionych, mogących mieć miejsce w ruchu drogowym. Wśród nich można wyróżnić wykroczenia naruszające bezpieczeństwo w komunikacji. W artykule omówiono istotę prawną wykroczenia polegającego na niezastosowaniu się do znaku lub sygnału drogowego (artykuł 92 Kodeksu wykroczeń). Dodatkowo przedstawiono wyniki badań własnych, mających na celu sprawdzenie stosowalności tego przepisu w praktyce.

DISOBEDIENCE TO A ROAD SIGN OR A ROAD SIGNAL – ANALYSIS OF ARTICLE 92 OF PETTY OFFENCES’ CODE

Summary. Chapter 11 of petty offences’ code from 20 May 1971 [8] entitled “offences against safety and order in road traffic” concerns forbidden acts which may occur in road traffic. Among them the offences violating safety in communication can be distinguished. The article discusses the legal issue of petty offence which is disobedience to a road sign or road signal (article 92 of petty offences’ code) Additionally, the article presents own tests results which were to check the application of this regulation in practice.

1. WPROWADZENIE

Jednym z ważniejszych przepisów gwarantujących bezpieczeństwo w ruchu jest artykuł 92 Kodeksu wykroczeń, który obejmuje karalnością nieposłuszeństwo wobec znaków oraz sygnałów drogowych. Wykroczenie to występuje w typie podstawowym (art. 92 § 1 k.w.) oraz typie kwalifikowanym (art. 92 § 2 k.w.). W przypadku § 2 czyn zabroniony jest zawężony do niezastosowania się do sygnału osoby uprawnionej do zatrzymania pojazdu w celu wykonania kontroli ruchu drogowego [1-7].

Wykroczenie to ma charakter formalny. Znamiona czynu zabronionego zostają wypełnione w chwili, gdy dany uczestnik ruchu nie zastosował się do znaku bądź sygnału drogowego. Powstanie wszelakich skutków, na przykład w postaci zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu lub spowodowanie wypadku, nie jest konieczne [1 – 7].

Wykroczenie w typie podstawowym jest zagrożone karą grzywny od 20 do 5000 zł lub karą nagany. W przypadku typu kwalifikowanego kodeks wykroczeń przewiduje karę aresztu

(od 5 do 30 dni) oraz grzywnę (od 20 do 5000 zł). Istnieje także możliwość podania informacji o popełnionym wykroczeniu do wiadomości publicznej, gdy będzie to miało znaczenie wychowawcze [1 – 7]. Sąd, w razie wypełnienia przez sprawcę znamion § 2, może również orzec zakaz prowadzenia pojazdów [6].

Zachowanie sprawcze polega na niepodporządkowaniu się dyrektywie płynącej ze [7]:

- znaku,
- sygnału drogowego,
- sygnału osoby uprawnionej do kierowania ruchem,
- sygnału osoby uprawnionej do kontroli ruchu drogowego,
- polecenia osoby uprawnionej do kierowania ruchem,
- polecenia osoby uprawnionej do kontroli ruchu drogowego.

Znaki i sygnały drogowe to systemy urządzeń umieszczonych na drogach, których celem jest zapewnienie bezpieczeństwa, płynności oraz wygody ruchu drogowego [3].

Zakres uprawnień podmiotów upoważnionych do dawania sygnałów lub poleceń uczestnikom ruchu lub innym osobom znajdującym się na drodze nie jest równomierny i zależy od pełnionej funkcji. Najszerze uprawnienia posiadają funkcjonariusze Policji oraz Żandarmerii Wojskowej. Mogą oni kierować ruchem w pełnym zakresie, w czasie, gdy pozostałe podmioty są upoważnione do wydawania poleceń lub sygnałów w celu krótkotrwałego zamknięcia lub otwarcia ruchu na drodze [7].

Treść ustawy nie określa dokładnie miejsca, w którym możliwe jest popełnienie omawianego wykroczenia. Można zatem przyjąć, iż przepis ten będzie miał zastosowanie wszędzie tam, gdzie odbywa się ruch oraz są ustawione znaki.

Podmiotem wykroczenia opisanego w artykule 92 § 1 Kodeksu wykroczeń mogą być [1]:

- uczestnicy ruchu, a więc kierujący pojazdami mechanicznymi i niemechanicznymi, pasażerowie tych pojazdów, piersi;
- inni użytkownicy drogi, na przykład osoby pędzące stado zwierząt, pracownicy wykonujący remonty dróg, osoby rozmieszczające znaki.

Czyn zabroniony, określony § 2 omawianego przepisu może być popełniony jedynie przez prowadzącego pojazd mechaniczny lub niemechaniczny.

Kierujący pojazdami uprzywilejowanymi nie mają obowiązku stosowania się do znaków i sygnałów drogowych lub poleceń i sygnałów osób uprawnionych do ich wydawania pod warunkiem: uczestniczenia w akcji ratowania życia, zdrowia ludzkiego lub mienia, z koniecznością zagwarantowania bezpieczeństwa i porządku, używania wymaganych sygnałów świetlnych i dźwiękowych, zachowania szczególnej ostrożności [3].

Wykroczenie przewidziane w § 1 może być popełnione zarówno umyślnie, przykładowo, gdy ktoś w pełni świadomie przekracza najczęściej naruszany zakaz przestrzegania prędkości, jak i nieumyślnie, gdy ktoś nie zauważa znaku lub sygnału, pomimo iż był dobrze widoczny.

Czyn zabroniony z § 2 można popełnić wyłącznie umyślnie w postaci zamiaru bezpośredniego. Sprawca musi sobie zdawać sprawę, iż nie dostosowuje się do otrzymanego sygnału, w celu uniknięcia kontroli. Jeżeli nie dostrzegł sygnału, opacznie go zrozumiał lub miał wątpliwości co do uprawnień osoby zatrzymującej, wówczas nie ponosi odpowiedzialności na podstawie artykułu 92 § 2 Kodeksu wykroczeń, ale może ją ponieść na podstawie § 1 [1 – 7].

2. BADANIA ZWIĄZANE Z PRZESTRZEGANIEM ART. 92 K.W.

Celem określenia, jak przepis art. 92 k.w. jest przestrzegany przez użytkowników dróg, przeprowadzono badania, które podzielono na trzy części. Pierwsza część dotyczyła zachowania kierowców wobec czerwonego sygnału na skrzyżowaniu, druga związana była z zachowaniem pieszych na przejściach, natomiast trzecia określała zachowanie kierowców wobec znaku stop umieszczonego przed skrzyżowaniem.

W pierwszej części badań dokonano analizy podejścia kierowców do przepisu art. 92 k.w. w zależności od dnia tygodnia (dzień roboczy lub wolny od pracy) oraz godziny (8:00 – 9:00, 12:00 – 13:00, 16:00 – 17:00, 20:00 – 21:00). Badania przeprowadzono w Zabrze na ulicy Korfantego.

Druga część badań dała odpowiedź na pytanie o stosowność przepisu art. 92 k.w. przez pieszych w zależności od rodzaju drogi:

- jednokierunkowa,
- jednojezdniowa, dwukierunkowa, jeden pas ruchu,
- jednojezdniowa, dwukierunkowa, dwa pasy ruchu,
- dwujezdniowa.

Badania przeprowadzono w Zabrze na skrzyżowaniu ulic Korfantego, Krasińskiego, 1-go Maja i Bohaterów Monte Cassino w dzień roboczy.

Trzecia część badań związana była z analizą zachowania kierowców w zależności od godziny (8:00 – 9:00, 12:00 – 13:00, 16:00 – 17:00, 20:00 – 21:00). Badania przeprowadzono na skrzyżowaniu ulic Cieszyńskiej i Marii Skłodowskiej-Curie w Zabrze w dzień roboczy.

W czasie porannych oraz popołudniowych godzin szczytu w dniu roboczym, a więc w czasie chaotycznych i pospieszonych dojazdów (lub powrotów) do miejsc pracy, odsetek kierowców wjeżdżających za sygnalizator przy wyświetlanym sygnale czerwonym był największy (tabela 1). Wynosił on odpowiednio 2,7% (666 pojazdów – 18 wykroczeń) i 2,2% (722 pojazdy – 16 wykroczeń). Dla porównania w południe i w czasie wieczornym ruch odbywał się znacznie spokojniej. Wtedy też odnotowano mniej przypadków wjazdu na skrzyżowanie na sygnale czerwonym. W godzinach od 12:00 do 13:00 z 520 pojazdów zaledwie sześć złamało rozpatrywany przepis, natomiast od 20:00 do 21:00 ośmiu kierowców dopuściło się wykroczenia.

Rozpatrując to samo zdarzenie, jednakże w dzień wolny (tabela 2), można dostrzec, iż procent pojazdów wjeżdżających na skrzyżowanie przy załączonym czerwonym sygnale przyjmuje zbliżone wartości niezależnie od godziny. W porównaniu do dnia roboczego nie odnotowano zawyżonych wartości w godzinach szczytu. Procent ten był najwyższy w czasie od 16:00 do 17:00 (1,6%), natomiast najniższy w godzinach porannych (1,0%).

Dane umieszczone w tabeli 3 przedstawiają wyniki pomiarów dotyczących niezastosowania się pieszego do sygnalizacji świetlnej w zależności od rodzaju drogi. Na drodze jednokierunkowej średnio co czwarty pieszy wkraczał na jezdnię na czerwonym świetle. Na drodze jednojezdniowej, dwukierunkowej, z jednym pasem ruchu (138 pieszych – 15 wykroczeń) oraz na drodze dwujezdniowej (99 pieszych – 11 wykroczeń) wyniki te były zbliżone do siebie – średnio co dziesiąty przechodzień łamał przepisy rozpatrywanego artykułu. Najmniej czynów zabronionych odnotowano na drodze jednojezdniowej, dwukierunkowej, z dwoma pasami ruchu. Zaledwie 12 pieszych z 285 (4,2%) nie zastosowało się do sygnałów wysyłanych przez sygnalizator.

Tabela 1

Wjazd za sygnalizator przy czerwonym sygnale w dzień roboczy

Godzina	Warunki pogodowe	Liczba pojazdów	Liczba wykroczeń przeciwko art.92 k.w.	%
8:00 – 9:00	Słonecznie	666	18	2,7
12:00 – 13:00	Słonecznie	520	6	1,2
16:00 – 17:00	Pochmurnie	722	16	2,2
20:00 – 21:00	Pochmurnie	688	8	1,2

Tabela 2

Wjazd za sygnalizator przy czerwonym sygnale w dzień wolny

Godzina	Warunki pogodowe	Liczba pojazdów	Liczba wykroczeń przeciwko art.92 k.w.	%
8:00 – 9:00	Pochmurnie	396	4	1,0
12:00 – 13:00	Pochmurnie	434	6	1,4
16:00 – 17:00	Pochmurnie	516	8	1,6
20:00 – 21:00	Pochmurnie	512	6	1,1

Tabela 4 ukazuje wyniki pomiarów odnoszące się do niezastosowania się do znaku stop. Analizując dane tam umieszczone, można wywnioskować, iż w czasie porannych oraz popołudniowych godzin szczytu, pomimo większego natężenia ruchu, procent kierowców, którzy nie zastosowali się do znaku B-20 był niższy aniżeli w południe oraz nocą. Od godziny 20:00 do 21:00 prawie połowa kierowców złamała komentowany przepis. Dla porównania w godzinach od 8:00 do 9:00 procent ten wynosił 36,2 (174 pojazdy – 63 wykroczenia). Można zatem stwierdzić, iż w większości przypadków osoby prowadzące stosują się do tego znaku jedynie w sytuacjach, gdy bezkolizyjny przejazd przez skrzyżowanie nie jest możliwy.

Tabela 3

Niezastosowanie się przez pieszego do sygnalizacji świetlnej

Rodzaj drogi	Warunki pogodowe	Liczba pieszych	Liczba wykroczeń przeciwko art.92 k.w.	%
Jednokierunkowa	Słonecznie	330	81	24,5
Jednojezdniowa, dwukierunkowa, jeden pas ruchu	Słonecznie	138	15	10,9
Jednojezdniowa, dwukierunkowa, dwa pasy ruchu	Słonecznie	285	12	4,2
Dwujezdniowa	Słonecznie	99	11	11,1

Tabela 4

Niezastosowanie się do znaku stop

Godzina	Warunki pogodowe	Liczba pojazdów	Liczba wykroczeń przeciwko art.92 k.w.	%
8:00 – 9:00	Słonecznie	174	63	36,2
12:00 – 13:00	Słonecznie	123	54	43,9
16:00 – 17:00	Słonecznie	153	57	37,3
20:00 – 21:00	Bezchmurnie	93	42	45,2

3. PODSUMOWANIE

Samowolna zmiana znaków, sprowadzenie zagrożenia bezpieczeństwa, prowadzenie pojazdu po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka oraz prowadzenie lub pozostawienie pojazdu bez wymaganego oświetlenia to wykroczenia naruszające bezpieczeństwo w komunikacji. Do tych czynów zalicza się również dopuszczenie do przebywania dziecka na drodze publicznej bez opieki osoby dorosłej, niezastosowanie się do

znaku lub sygnału drogowego, nieudzielenie pomocy ofierze wypadku oraz niezachowanie ostrożności poza drogą publiczną.

Podmiotem powyższych zdarzeń mogą być zarówno osoby biorące bezpośrednio udział w ruchu, jak na przykład: kierowcy, rowerzyści, piesi, pasażerowie, jak i osoby niebiorące w nim udziału – pracownicy drogowi, osoby odpowiedzialne za dzieci, osoby pędzące stado zwierząt [1 – 7].

Wykroczenia drogowe mogą być popełnione nie tylko na drogach publicznych lub strefach zamieszkania, ale i w innych miejscach, w których odbywa się ruch pojazdów, jak na przykład na drogach wewnętrznych, terenach przemysłowych i budowlanych, portach lub placach kempingowych.

Czyny zabronione, określone w rozdziale XI Kodeksu wykroczeń są zagrożone karą ograniczenia wolności w rozmiarze jednego miesiąca, aresztu (od 5 do 30 dni), grzywny (20 – 5000 zł) oraz środkiem karnym w postaci zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych.

Wykroczenia mające miejsce w ruchu drogowym są najczęściej popełnionym wykroczeniem. Stanowią one średnio 25% ogółu stwierdzonych wykroczeń w Polsce. Ich statystyki obrazują, jak dużym zagrożeniem są one dla bezpieczeństwa w ruchu. W szczególności alarmujące są notowania dotyczące kierowców prowadzących pojazd w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka. W latach 2005 – 2010 zatrzymano łącznie ponad 150 000 osób, które popełniły to wykroczenie.

Równie niepokojące są dane dotyczące niezastosowania się do znaków lub sygnałów drogowych oraz spowodowania niebezpieczeństwa w ruchu. Są to, obok przepisu dotyczącego trzeźwości, dwa najważniejsze przepisy, które są niezbędne do prawidłowego przebiegu ruchu, a co za tym idzie konieczne do zagwarantowania bezpieczeństwa.

Bibliografia

1. Buchała K.: Przestępstwa i wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej. Wydawnictwo „Branta”, Bydgoszcz 1997.
2. Budyn-Kulik M.: Kodeks wykroczeń. Komentarz. Wydawnictwo Wolters Kluwer Polska Sp. z o.o., Warszawa 2009.
3. Kochanowski J.: Przestępstwa i wykroczenia drogowe. Komentarz. Wydawnictwo Prawnicze, Warszawa 1991.
4. Kotowski W.: Kodeks wykroczeń. Komentarz. Wydawnictwo Wolters Kluwer Polska Sp. z o.o., Warszawa 2009.
5. Kotowski W.: Wykroczenia drogowe. Komentarz. Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa 2005.
6. Kurzypa B.: Przestępstwa i wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji w orzecznictwie sądowym. Wydawnictwo TNOiK, Toruń 2001.
7. Stefański R.A.: Wykroczenia drogowe. Komentarz, Wydawnictwo Zakamycze, Kraków 2005.
8. Ustawa Kodeks wykroczeń z dnia 20 maja 1971 r. (Dz. U. Nr 12, poz. 114).